

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 1070/2009

2009 m. spalio 21 d.

iš dalies keičiantis Reglamentus (EB) Nr. 549/2004, (EB) Nr. 550/2004, (EB) Nr. 551/2004 ir (EB) Nr. 552/2004, kad būtų pagerintas Europos aviacijos sistemos veikimas ir tvarumas

(tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos <sup>(3)</sup>,

kadangi:

(1) Norint įgyvendinti bendrąją transporto politiką, reikia sukurti veiksmingą oro transporto sistemą, leidžiančią saugiai, reguliariai ir tvariai teikti oro transporto paslaugas, optimizuoti pajėgumus ir palengvinančią laisvą prekių, asmenų ir paslaugų judėjimą.

(2) Europos Parlamentui ir Tarybai priėmus pirmą bendro Europos dangaus teisės aktų paketą, t. y. 2004 m. kovo 10 d. Reglamentą (EB) Nr. 549/2004, nustatantį bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentą) <sup>(4)</sup>, 2004 m. kovo 10 d. Reglamentą (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentą) <sup>(5)</sup>, 2004 m. kovo 10 d. Reglamentą (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (oro erdvės reglamentą) <sup>(6)</sup> ir 2004 m. kovo 10 d. Reglamentą (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (sąveikos reglamentą) <sup>(7)</sup>, buvo sukurtas tvirtas teisinis pagrindas vientisai, sąveikiai ir saugiai oro eismo valdymo (OEV) sistemai.

(3) Reaguojant į tvirtą pramonės, valstybių narių ir kitų suinteresuotųjų subjektų reikalavimą supaprastinti Europos aviacijos reguliavimo sistemą ir padidinti jos veiksmingumą, 2006 m. lapkričio mėn. buvo sudaryta Aukšto lygio grupė dėl Europos aviacijos reguliavimo sistemos ateities (toliau – Aukšto lygio grupė). Aukšto lygio grupė, sudaryta iš daugumos suinteresuotųjų subjektų atstovų, 2007 m. liepos mėn. pateikė ataskaitą, į kurią įtrauktos rekomendacijos, kaip pagerinti Europos aviacijos sistemos veikimą ir valdymą. Aukšto lygio grupė rekomendavo suteikti aplinkai tokį pat svarbų vaidmenį, kaip ir aviacijos sistemos saugai ir veiksmingumui, ir teigė, kad pramonė ir reguliavimo institucijos turėtų dirbti kartu, siekdamos užtikrinti kuo didesnę OEV indelį stiprinant tvarumą.

(4) Taryba 2008 m. balandžio 7 d. posėdyje paragino Komisiją pagal Aukšto lygio grupės rekomendacijas laikantis koncepcijos „nuo vartų iki vartų“ parengti bendrą sistemos modelį, kad būtų padidinta sauga, pagerintas OEV ir padidintas ekonominis efektyvumas.

(5) Siekiant užbaigti bendro Europos dangaus kūrimą, būtina Bendrijos lygmeniu patvirtinti papildomas priemones, visų pirma pagerinti Europos aviacijos sistemos veikimą tokiose pagrindinėse srityse kaip aplinka, pajėgumai ir ekonominis efektyvumas, bet kuriuo atveju atsižvelgiant į pagrindinius saugos tikslus. Taip pat būtina suderinti bendro Europos dangaus teisės aktus su technikos pažanga.

(6) 2007 m. vasario 27 d. Tarybos reglamente (EB) Nr. 219/2007 dėl bendros įmonės naujos kartos Europos oro eismo vadybos sistemai (SESAR) sukurti įsteigimo <sup>(8)</sup> raginama parengti ir įgyvendinti pagrindinį OEV planą. Pagrindiniam OEV planui įgyvendinti reikia reguliavimo priemonių, skirtų paremti naujų koncepcijų ir technologijų kūrimą, diegimą ir finansavimą. Tai turėtų būti sistema, sudaryta iš visiškai suderintų ir sąveikių dalių, užtikrinančių labai gerus oro transporto veiklos Europoje rezultatus. Nustatant bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimo grafiką turėtų būti atsižvelgta į SESAR programos, kuri yra bendro Europos dangaus iniciatyvos dalis, plėtros ir įdiegimo etapams numatytus laikotarpius. Abu procesai turėtų būti glaudžiai koordinuojami.

<sup>(1)</sup> OL C 182, 2009 8 4, p. 50.

<sup>(2)</sup> OL C 120, 2009 5 28, p. 52.

<sup>(3)</sup> 2009 m. kovo 25 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2009 m. rugsėjo 7 d. Tarybos sprendimas.

<sup>(4)</sup> OL L 96, 2004 3 31, p. 1.

<sup>(5)</sup> OL L 96, 2004 3 31, p. 10.

<sup>(6)</sup> OL L 96, 2004 3 31, p. 20.

<sup>(7)</sup> OL L 96, 2004 3 31, p. 26.

<sup>(8)</sup> OL L 64, 2007 3 2, p. 1.

- (7) Numatant bendrus projektus, kurie skirti padėti oro erdvės naudotojams ir (arba) oro navigacijos paslaugų teikėjams pagerinti bendrą oro navigacijos infrastruktūrą, oro navigacijos paslaugų teikimą ir oro erdvės naudojimą, ypač tai, ko gali reikėti pagrindiniam OEV planui įgyvendinti, neturėtų būti pakenkta jau veikiantiems projektams, dėl kurių sprendimą priėmė viena arba kelios valstybės narės, turinčios panašius tikslus. Numatant nuostatas dėl bendrų projektų įdiegimo finansavimo neturėtų būti pakenkta šių bendrų projektų organizavimo pobūdžiui. Komisija gali siūlyti, kad finansavimas, pvz., transeuropinio tinklo ar Europos investicijų banko finansavimas, būtų naudojamas bendriems projektams remti, ypač SESAR programos įdiegimui spartinti, pagal daugiametę finansinę programą. Nemažinant galimybės naudotis tuo finansavimu, valstybės narės turėtų turėti galimybę pačios nustatyti, kaip bus naudojamos pagal prekybos taršos leidimais sistema iš aviacijos sektoriui skirtų leidimų pardavimo aukcione gautos pajamos, ir nuspręsti, ar šiuo atveju tokių pajamų dalis galėtų būti naudojama bendrų projektų finansavimui funkcinių oro erdvės blokų lygmeniu.
- (8) Visų pirma, kai diegiami bendri projektai, derėtų pasirūpinti, *inter alia*, taikant išsamią ir skaidrią apskaitą, kad būtų užtikrinta, jog oro erdvės naudotojai nebūtų dvigubai apmokestinami. Bendri projektai turėtų būti diegiami visų suinteresuotųjų subjektų naudai ir užtikrinant vienodą požiūrį į juos.
- (9) Siekiant užtikrinti nuoseklią ir gerą paslaugų teikimo Europoje priežiūrą, nacionalinėms priežiūros institucijoms turėtų būti užtikrintas pakankamas nepriklausomumas ir išteklių. Tai, kad numatomas toks nepriklausomumas, neturėtų trukdyti toms valdžios institucijoms vykdyti jų užduotis administravimo sistemoje.
- (10) Nacionalinės priežiūros institucijos atlieka svarbų vaidmenį įgyvendinant bendro Europos dangaus iniciatyvą, todėl Komisija turėtų palengvinti jų bendradarbiavimą, kad būtų galima keistis pažangiąja patirtimi ir formuluoti bendrą požiūrį, be kita ko, glaudžiau bendradarbiaujant regionų lygmeniu. Šis bendradarbiavimas turėtų vykti nuolat.
- (11) Socialiniai partneriai turėtų būti geriau informuojami apie visas didelį socialinį poveikį turinčias priemones ir su jais turėtų būti dėl jų konsultuojamasi. Bendrijos lygmeniu taip pat reikėtų konsultuotis su Sektorių dialogo komitetu, išteigtu Komisijos sprendimu 98/500/EB <sup>(1)</sup>.
- (12) Kad pagerėtų OEV ir oro navigacijos paslaugų (ONP) veiklos rezultatai, būtina sukurti privalomų tikslinių veiklos rodiklių nustatymo, įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo sistemą pagrindinėse veiklos srityse, laikantis Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) politikos. Privalomas tokios sistemos bruožas turėtų būti tinkamas OEV ir ONP veiklos duomenų pranešimo, nagrinėjimo, vertinimo ir sklaidos mechanizmas, kartu su atitinkama skatinamąja programa, padedančia siekti nustatytų tikslinių rodiklių.
- (13) Nacionalinės priežiūros institucijos, rengdamos savo nacionalinius ir regioninius planus, turėtų turėti galimybę lanksčiai atsižvelgti į specifines nacionalines ar regionines aplinkybes. Tvirtinant ar priimant nacionalinius planus valstybėms narėms turėtų būti leidžiama padaryti tam tikrus pakeitimus.
- (14) Nustatydamos oro navigacijos paslaugų mokesčius, Komisija ir valstybės narės turėtų stengtis pasinaudoti bendromis prognozėmis. Turėtų būti leidžiama šiek tiek lankstumo tais atvejais, kai eismas itin skiriasi nuo prognozių, ypač parengtų naudojant tam tikras išpėjimo priemones.
- (15) Valstybėms narėms nacionaliniu ar funkcinio oro erdvės bloko lygmenimis nustatant sąnaudas, kurias numato pasidalyti oro erdvės naudotojai, reikėtų atsižvelgti į tikslinius veiklos rodiklius.
- (16) Teikiant tarpvalstybines paslaugas, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad jokia nacionalinė teisės sistema nedraustų oro eismo paslaugų teikėjo skyrimo dėl to, kad jis įsisteigęs kitoje valstybėje narėje ar priklausos tos valstybės narės nacionaliniams subjektams.
- (17) Nacionalinės priežiūros institucijos turėtų imtis tinkamų priemonių, kad būtų užtikrinamas aukštas saugos lygis, taip pat galimybė išduoti atskirą sertifikatą teikti kiekvienos rūšies oro navigacijos paslaugas, atsižvelgiant į ekonominio efektyvumo, nuoseklumo ir dubliavimosi vengimo poreikį.
- (18) Funkciniai oro erdvės blokai – tai pagrindinės oro navigacijos paslaugų teikėjų bendradarbiavimo stiprinimo, kurio reikia, kad pagerėtų veiklos rezultatai ir būtų sukurta sinergija, priemonės. Valstybės narės per pagrįstą laikotarpį turėtų sukurti funkcinis oro erdvės blokus. Tuo tikslu ir siekiant optimizuoti funkcinis oro erdvės blokų sąsajas bendrame Europos danguje, suinteresuotosios valstybės narės turėtų bendradarbiauti tarpusavyje, o prireikus ir su trečiosiomis šalimis.
- (19) Vienoms valstybėms narėms sukūrus funkcinį oro erdvės bloką, kitos valstybės narės, Komisija ir kitos suinteresuotosios šalys turi galimybę pateikti savo pastabas, siekiant palengvinti pasikeitimą nuomonėmis. Tos pastabos suinteresuotajai (-osioms) valstybei (-ėms) narei (-ėms) turėtų būti tik rekomendacinio pobūdžio.

<sup>(1)</sup> 1998 m. gegužės 20 d. Komisijos sprendimas 98/500/EB dėl sektorių dialogo komitetų, skatinančių socialinių partnerių dialogą Europos lygiu, įkūrimo (OL L 225, 1998 8 12, p. 27).

- (20) Jei derybų procese iškyla sunkumų, susijusių su funkcinį oro erdvės blokų kūrimu, Komisija gali paskirti funkcinį oro erdvės blokų sistemos koordinatorių (toliau – koordinatorius). Koordinatoriaus užduotys būtų teikti pagalbą padedant įveikti tokius sunkumus, nepažeidžiant suinteresuotosios (-ųjų) valstybės (-ių) narės (-ių) suverenumo ir, tam tikrais atvejais, trečiųjų valstybių, įeinančių į tą patį funkcinį oro erdvės bloką, suverenumo. Dėl koordinatoriaus veiklos atsiradusios sąnaudos neturėtų daryti jokio poveikio valstybių narių nacionaliniams biudžetams.
- (21) Eurokontrolės veiklos rezultatų apžvalgos komisijos ataskaitose ir galutinėje Aukšto lygio grupės ataskaitoje patvirtinama, kad maršrutų tinklas ir oro erdvės struktūra negali būti plėtojama atskirais veiksmais, nes kiekviena atskira valstybė narė yra Europos oro eismo valdymo tinklo (EOEVT) neatskiriama dalis, tiek Bendrijos viduje, tiek ir už jos ribų. Todėl bendrajam oro eismui palaipsniui turėtų būti sukurta labiau integruota veiklos vykdymo poreikius atitinkanti oro erdvė.
- (22) Siekdama sukurti funkcinis oro erdvės blokus ir parengti veiklos rezultatų planą, Komisija turėtų nustatyti ir atsižvelgti į būtinas sąlygas, kurias reikėtų įvykdyti Bendrijai siekiant sukurti Bendrą Europos skrydžių informacijos regioną (BESIR), atsižvelgiant į valstybių narių prašymus, pateiktus ICAO laikantis tiek tos organizacijos nustatytų procedūrų, tiek gerbiant valstybių narių teises, įpareigojimus ir atsakomybę pagal 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašytą Tarptautinės civilinės aviacijos konvenciją (toliau – Čikagos konvencija). Oro erdvę, už kurią atsakingos valstybės narės, apimantis BESIR turėtų palengvinti bendrą planavimą ir veiklos integravimą siekiant išspręsti regioninių susigrūdimų problemą. Toks BESIR turėtų būti pakankamai lankstus, kad būtų galima atsižvelgti į specifinius poreikius, kaip antai eismo intensyvumas ir reikalaujamas sudėtingumo lygis.
- (23) Oro erdvės naudotojams sudaromos skirtingos galimybės naudotis Bendrijos oro erdve ir judėjimo laisvės joje sąlygos. Taip yra todėl, kad Bendrijos skrydžių taisyklės ir visų pirma oro erdvės klasifikavimas nėra suderinti. Todėl Komisija turėtų suderinti tokias taisykles remdamasi ICAO standartais.
- (24) EOEVT turėtų būti kuriamas ir įgyvendinamas atsižvelgiant į siekį užtikrinti viso oro transporto tinklo saugą, aplinkos tvarumą, pajėgumų didinimą ir geresnį ekonominį efektyvumą. Kaip pabrėžta 2008 m. spalio 31 d. Eurokontrolės veiklos rezultatų apžvalgos komisijos ataskaitoje „Funkcinį oro erdvės blokų iniciatyvų ir jų poveikio veiklos rezultatų gerinimui vertinimas“, tai galėtų būti geriausiai užtikrinta koordinuotai valdant oro transporto tinklą Bendrijos lygmeniu.
- (25) Pagal valstybių narių pareiškimą dėl karinių klausimų, susijusių su bendru Europos dangumi, padarytu priėmus Reglamentą (EB) Nr. 549/2004, civiliniam ir kariniam bendradarbiavimui ir koordinavimui turėtų būti skiriamas pagrindinis vaidmuo įgyvendinant bendro Europos dangaus iniciatyvą, siekiant lanksčiau naudoti oro erdvę, kad būtų pasiekti bendro Europos dangaus iniciatyvos veiklos tikslai, taip pat tinkamai atsižvelgiama į karinių misijų veiksmingumą.
- (26) Itin svarbu sukurti bendrą suderintą oro erdvės struktūrą maršrutų atžvilgiu, oro erdvės organizavimą dabar ir ateityje grįsti bendrais principais, užtikrinti laipsnišką pagrindinio OEV plano įgyvendinimą, optimizuoti nepakankamų išteklių naudojimą, kad būtų išvengta nebūtinų įrangos išlaidų, ir planuoti bei valdyti oro erdvę laikantis suderintų taisyklių. Šiuo tikslu Komisija turėtų būti atsakinga už būtinų taisyklių ir teisiškai privalomų įgyvendinimo sprendimų priėmimą.
- (27) Reikėtų iš dalies pakeisti tinklo valdymo ir kūrimo funkcijų sąrašą, kad prireikus būtų galima įtraukti būsimas tinklo funkcijas, apibrėžtas pagrindiniame OEV plane. Tai darydama Komisija turėtų kiek įmanoma geriau pasinaudoti Eurokontrolės patirtimi.
- (28) Aukšto lygio grupė rekomendavo apibrėžti naujas arba remiantis esamais pagrindais sustiprintas funkcijas ir sustiprinti Eurokontrolės vaidmenį, o Bendriją padaryti vieninteliu reguliuotoju ir laikytis reguliavimo atskyrimo nuo paslaugų teikimo principo. Todėl Komisija turėtų pavesti reformuotai Eurokontrolei, kurios valdymo tvarka nauja, vykdyti užduotis, susijusias su įvairiomis funkcijomis, kurios neapima privalomų bendro pobūdžio priemonių priėmimo ar politinės veiksmų laisvės naudojimo. Eurokontrolė turėtų vykdyti šias užduotis nešališkai ir ekonomiškai efektyviai bei užtikrindama visišką oro erdvės naudotojų ir oro navigacijos paslaugų teikėjų dalyvavimą.
- (29) Turėtų būti įdiegtos tinkamos oro eismo srautų valdymo veiksmingumo didinimo priemonės, siekiant padėti esamiems operatyviniams padaliniais, įskaitant Eurokontrolės centrinį srautų valdymo padalinį, užtikrinti veiksmingą skrydžių vykdymą. Be to, Komisijos komunikate dėl Europos oro uostų pajėgumų, efektyvumo ir saugos veiksmų plano pabrėžiama, kad reikia užtikrinti skrydžių planų ir oro uostų laiko tarpinių veiklos darną. Be to, Bendrijos oro uostų pajėgumų stebėjimo įstaiga galėtų padėti teikdama valstybėms narėms objektyvią informaciją, reikalingą oro uostų ir OEV pajėgumų suderinimui, nepažeidžiant valstybių narių kompetencijos šioje srityje.

- (30) Šiuolaikiška, išsami, aukštos kokybės ir laiku pateikiama aviacijos informacija turi didelę įtaką saugai ir galimybės naudotis Bendrijos oro erdve ir laisvam judėjimui joje palengvinti. Atsižvelgdama į pagrindinį OEV planą Bendrija turėtų imtis iniciatyvos modernizuoti šį sektorių bendradarbiaudama su Eurokontrolė ir užtikrinti, kad naudotojai galėtų gauti tuos duomenis per vieną viešą prieigos vietą, kurioje būtų užtikrintas šiuolaikiškas ir vartotojams patogus patvirtintos ir integruotos informacijos teikimas.
- (31) Tvarkydama meteorologinės informacijos interneto portalą Komisija turėtų atsižvelgti į įvairius informacijos šaltinius, be kita ko, atitinkamais atvejais, į paskirtuosius paslaugų teikėjus.
- (32) Siekiant išvengti nereikalingos administracinės naštos ir iš dalies sutampančių tikrinimo procedūrų, pagal 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą <sup>(1)</sup> išduoti pažymėjimai turėtų būti pripažįstami pagal šį reglamentą, jei jie taikomi sudedamosioms dalims ar sistemoms.
- (33) Kartu su pažymėjimu, kuris išduodamas pagal Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 ir naudojamas kaip alternatyvi atitikties pagrindiniams Reglamento (EB) Nr. 552/2004 reikalavimams patvirtinimo priemonė, turėtų būti pateikiama techninė byla, reikalinga siekiant Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) pažymėjimo.
- (34) Tam tikri Reglamento (EB) Nr. 552/2004 reikalavimai neturėtų būti taikomi sistemoms, kurios pradėtos naudoti prieš 2005 m. spalio 20 d. Nacionalinėms priežiūros institucijoms ir oro navigacijos paslaugų teikėjams turėtų būti suteikta laisvė nacionaliniu lygmeniu susitarti dėl procedūrų ir dokumentų, kurie būtini siekiant įrodyti prieš 2005 m. spalio 20 d. pradėtų naudoti OEV sistemų atitiktį pagrindiniams Reglamento (EB) Nr. 552/2004 reikalavimams. Po šio reglamento priėmimo priimtose įgyvendinimo taisyklėse ir Bendrijos specifikacijose turėtų būti atsižvelgta į šią tvarką ir tai neturėtų paskatinti atgaline tvarka taikomo reikalavimo pateikti dokumentais paremtus įrodymus.
- (35) Aukšto lygio grupė savo galutinėje ataskaitoje Komisijai rekomendavo, kad SESAR programoje būtų konkrečiai nagrinėjama, kaip apibrėžti sąveikias procedūras, sistemas ir informacijos mainus Europoje bei su kitais pasaulio regionais. Tam taip pat reikėtų sukurti atitinkamus standartus bei nustatyti, kokias naujas įgyvendinimo taisykles ar Bendrijos specifikacijas reikia parengti bendro Europos dangaus kontekste.
- (36) Patvirtindama įgyvendinimo priemones, įskaitant Eurokontrolės nustatytus standartus, Komisija turėtų užtikrinti, kad priemonėse būtų numatyti visi būtini pradinių standartų patobulinimai, ir visapusiškai atsižvelgti į poreikį išvengti dvigubo reglamentavimo.
- (37) Tuo pačiu metu siekiant pagerinti oro eismo saugos standartus ir visos OEV ir ONP veiklos, skirtos bendram oro eismui Europoje, rezultatus, reikia atsižvelgti į žmogiškąjį faktorių. Todėl valstybės narės turėtų apsvarstyti galimybę taikyti „sąžiningumo kultūros“ principus.
- (38) Atsižvelgiant į siūlomą EASA įgaliojimų didinimą ir jai priskiriant oro eismo valdymo saugą, turėtų būti užtikrintas Reglamentų (EB) Nr. 549/2004, (EB) Nr. 550/2004, (EB) Nr. 551/2004, (EB) Nr. 552/2004 bei (EB) Nr. 216/2008 suderinamumas.
- (39) Šiam reglamentui įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti patvirtintos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką <sup>(2)</sup>. Siekiant laikytis šiame reglamente ir Reglamentuose (EB) Nr. 549/2004, (EB) Nr. 550/2004, (EB) Nr. 551/2004, (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 nustatytų terminų, tos priemonės turėtų būti patvirtintos per deramą laikotarpį.
- (40) Visų pirma, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai atnaujinti priemones dėl techninių ar veiklos pokyčių ir nustatyti pagrindinius tam tikrų tinklo valdymo funkcijų vykdymo kriterijus ir procedūras. Kadangi tos priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines Reglamentų (EB) Nr. 549/2004, (EB) Nr. 550/2004, (EB) Nr. 551/2004 ir (EB) Nr. 552/2004 nuostatas papildant juos naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti tvirtinamos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (41) Kai dėl neišvengiamų skubos priemonių negali būti laikomasi įprastų reguliavimo procedūros su tikrinimu terminų, Komisija turėtų turėti galimybę taikyti skubos procedūrą, numatytą Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 6 dalyje.
- (42) Ministrų pareiškimas dėl Gibraltaro oro uosto, dėl kurio susitarta 2006 m. rugsėjo 18 d. Kordoboje įvykusiame Dialogo dėl Gibraltaro forumo pirmajame ministrų susitikime (toliau – Ministrų pareiškimas), pakeis 1987 m. gruodžio 2 d. Londone paskelbtą bendrą deklaraciją dėl oro uosto, o visapusiškai to pareiškimo laikymasis bus pripažintas 1987 m. Deklaracijos laikymusi.

<sup>(1)</sup> OL L 79, 2008 3 19, p. 1.

<sup>(2)</sup> OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

(43) Šis reglamentas visapusiškai taikomas Gibraltaro oro uostui atsižvelgiant į Ministrų pareiškimą ir juo vadovaujantis. Nepažeidžiant Ministrų pareiškimo, taikant reglamentą Gibraltaro oro uostui ir visas su reglamento įgyvendinimu susijusias priemones griežtai vadovaujamosi tuo pareiškimu ir visomis jame esančiomis nuostatomis.

(44) Todėl reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti Reglamentus (EB) Nr. 549/2004, (EB) Nr. 550/2004, (EB) Nr. 551/2004 ir (EB) Nr. 552/2004,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

### 1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 549/2004 iš dalies keičiamas taip:

1. 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„1 straipsnis

#### Tikslas ir taikymo sritis

1. Bendro Europos dangaus iniciatyvos tikslas – pagerinti esamus oro eismo saugos standartus, skatinti oro transporto sistemos tvarią plėtrą ir pagerinti bendrus oro eismo valdymo (OEV) ir oro navigacijos paslaugų (ONP), skirtų bendram oro eismui Europoje, veiklos rezultatus, kad būtų laikomasi visų oro erdvės naudotojų reikalavimų. Šis bendras Europos dangus apima darnų visos Europos maršrutų tinklą, tinklo valdymo ir oro eismo valdymo sistemas, grindžiamas tik saugos, veiksmingumo ir techniniais aspektais siekiant suteikti naudos visiems oro erdvės naudotojams. Siekiant šio tikslo šiuo reglamentu sukuriamas suderinta reguliavimo sistema bendro Europos dangaus sukūrimui.

2. Šio reglamento ir 3 straipsnyje nurodytų priemonių taikymas nepažeidžia valstybių narių suverenių teisių į jų oro erdvę ir neturi įtakos valstybių narių reikalavimams, susijusiems su viešosios tvarkos, visuomenės saugumo ir gynybos klausimais, kaip nustatyta 13 straipsnyje. Šis reglamentas ir 3 straipsnyje nurodytos priemonės netaikomos karinėms operacijoms ir mokymui.

3. Šio reglamento ir 3 straipsnyje nurodytų priemonių taikymas nepažeidžia valstybių narių teisių ir pareigų pagal 1944 m. Čikagos Tarptautinės civilinės aviacijos konvenciją (toliau – Čikagos konvencija). Atsižvelgiant į tai, papildomas šio reglamento tikslas – jo taikymo srityse padėti valstybėms narėms vykdyti įsipareigojimus pagal Čikagos konvenciją, suteikiant jo nuostatų bendro aiškinimo ir vienodo įgyvendinimo pagrindą ir užtikrinant, kad į šias nuostatas būtų tinkamai atsižvelgiama šiame reglamente ir jo įgyvendinimo taisyklėse.

4. Šio reglamento taikymas Gibraltaro oro uostui laikomas neturinčiu įtakos Ispanijos Karalystės bei Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės atitinkamoms teisinėms pozicijoms, susijusioms su ginču dėl suverenių teisių į teritoriją, kurioje yra oro uostas.“;

2. 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 8 punktą pakeičiamas taip:

„8. „oro erdvės naudotojai“ – bendrojo oro eismo orlaivių operatoriai“;

b) 10 punktą pakeičiamas taip:

„10. „oro eismo valdymas (OEV)“ – visos orlaivyje ir žemėje atliekamos funkcijos (oro eismo paslaugų, oro erdvės valdymo ir oro eismo srautų valdymo), kurių reikia saugiam ir veiksmingam orlaivio judėjimui visais skrydžio etapais užtikrinti“;

c) įterpiamas šis punktas:

„13a. „pagrindinis OEV planas“ – planas, patvirtintas Tarybos sprendimu 2009/320/EB (\*), pagal 2007 m. vasario 27 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 219/2007 dėl bendros įmonės naujos kartos Europos oro eismo vadybos sistemai (SESAR) sukurti įsteigimo (\*\*) 1 straipsnio 2 dalį.

(\*) OL L 95, 2009 4 9, p. 41.

(\*\*) OL L 64, 2007 3 2, p. 1.“;

d) 15 punktą pakeičiamas taip:

„15. „sertifikatas“ – nacionalinės teisės aktus atitinkančia forma nacionalinės priežiūros institucijos išduotas dokumentas, patvirtinantis, kad oro navigacijos paslaugos teikėjas atitinka konkrečios paslaugos teikimo reikalavimus“;

e) 21 punktą išbraukiamas;

f) 22 punktą pakeičiamas taip:

„22. „lankstus oro erdvės naudojimas“ – Europos civilinės aviacijos konferencijos rajone taikoma oro erdvės valdymo koncepcija remiantis Eurokontrolės išleistu „Lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos taikymo oro erdvės valdyme vadovu““;

g) įterpiami šie punktai:

„23a. „skrydžių informacijos paslauga“ – paslauga, kurios tikslas – teikti konsultacijas ir informaciją skrydžių saugai bei veiksmingumui užtikrinti.

23b. „informacijos apie avariją paslauga“ – atitinkamoms organizacijoms teikiama informavimo apie orlaivį, kuriam reikalingos paieškos ir gelbėjimo paslaugos, paslauga ir, prireikus, pagalba toms organizacijoms;“;

h) 25 punktą pakeičiamas taip:

„25. „funkcinis oro erdvės blokas“ – veiklos vykdymo reikalavimais pagrįstas oro erdvės blokas, sudarytas nepaisant valstybės sienų, kuriame oro navigacijos paslaugų ir susijusių funkcijų teikimas yra vykdomas atsižvelgiant į veiklos rezultatus ir yra optimizuotas siekiant į kiekvieną funkcinį oro erdvės bloką įtraukti sustiprintą oro navigacijos paslaugų teikėjų bendradarbiavimą arba, kai tinka, – integruotą teikėją;“;

i) 37 punktą išbraukiamas;

j) papildoma šiuo punktu:

„41. „tarpvalstybinės paslaugos“ – bet kokia situacija, kai oro navigacijos paslaugas vienoje valstybėje narėje teikia kitoje valstybėje narėje sertifikuotas paslaugų teikėjas;“;

3. 4 straipsnis pakeičiamas taip:

„4 straipsnis

#### **Nacionalinės priežiūros institucijos**

1. Valstybės narės kartu ar atskirai arba paskiria, arba įsteigia įstaigą arba įstaigas, kurios yra jų nacionalinės priežiūros institucijos, kad ši arba šios prisiimtų užduotis, kurios tokiai institucijai skirtos pagal šį reglamentą ir pagal 3 straipsnyje nurodytas priemones.

2. Nacionalinės priežiūros institucijos yra nepriklausomos nuo oro navigacijos paslaugų teikėjų. Šis nepriklausomumas pasiekiamas bent funkcinio lygiu, tinkamai atskiriant nacionalines priežiūros institucijas ir tokius teikėjus.

3. Nacionalinės priežiūros institucijos vykdo savo įgaliojimus nešališkai, nepriklausomai ir skaidriai. Tai pasiekama taikant tinkamas valdymo ir kontrolės priemones, taip pat ir valstybės narės administracijos institucijose. Vis dėlto tai netrukdo nacionalinėms priežiūros institucijoms vykdyti savo užduočių pagal nacionalinių civilinės aviacijos institucijų ar kitų viešųjų įstaigų organizavimo taisykles.

4. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinės priežiūros institucijos turėtų reikalingų išteklių ir pajėgumų vykdyti pagal šį reglamentą joms priskirtas užduotis veiksmingai ir laiku.

5. Valstybės narės praneša Komisijai nacionalinių priežiūros institucijų pavadinimus ir adresus bei apie jų pasikeitimus ir apie priemones, kurių imtasi 2, 3 ir 4 dalių laikymuisi užtikrinti.“;

4. 5 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

5. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1, 2, 4 ir 6 dalys bei 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.“;

5. 6–11 straipsniai pakeičiami taip:

„6 straipsnis

#### **Pramonės konsultacinis organas**

Nepažeisdama Komiteto ir Eurokontrolės funkcijų, Komisija įsteigia „pramonės konsultacinį organą“, kuriam priklauso oro navigacijos paslaugų teikėjai, oro erdvės naudotojų asociacijos, oro uostų vadovybė, gamybos pramonė ir darbuotojams atstovaujanti profesinės organizacijos. Šio organo vaidmuo – tik patarti Komisijai dėl bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimo.

7 straipsnis

#### **Ryšiai su Europos trečiosiomis šalimis**

Bendrija ir jos valstybės narės siekia, kad bendras Europos dangus būtų išplėstas ir apimtu šalis, kurios nėra Europos Sąjungos narės, ir remia šį siekį. Tuo tikslu arba pagal susitarimus, sudarytus su kaimyninėmis trečiosiomis šalimis, arba pagal susitarimus dėl funkcinio oro erdvės blokų jos stengiasi išplėsti šio reglamento ir 3 straipsnyje nurodytų priemonių taikymo sritį įtraukiant tas šalis.

8 straipsnis

#### **Įgyvendinimo taisyklės**

1. Įgyvendinimo taisyklėms parengti Komisija gali suteikti įgaliojimus Eurokontrolėi ar, atitinkamais atvejais, kitai įstaigai, nustatydamą atliktinas užduotis ir jų atlikimo tvarkaraštį ir atsižvelgdama į šiame reglamente nustatytus atitinkamus terminus. Komisija veikia pagal 5 straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją procedūrą.

2. Kai Komisija pagal 1 dalį ketina suteikti įgaliojimus, ji stengiasi kuo geriau pasinaudoti esama visų suinteresuotų šalių įtraukimo ir konsultavimosi su jomis tvarka, jei ši tvarka atitinka Komisijos skaidrumo ir konsultavimosi procedūrų praktiką ir neprieštaruja jos instituciniams įpareigojimams.

## 9 straipsnis

### Sankcijos

Sankcijos, kurias valstybės narės nustato oro erdvės naudotojams ir paslaugų teikėjams už šio reglamento, visų pirma už 3 straipsnyje nurodytų priemonių, pažeidimą, turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

## 10 straipsnis

### Konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais

1. Valstybės narės, laikydamosi savo nacionalinės teisės aktų, sukuria konsultacijų mechanizmus, kad į bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimą būtų galima tinkamai įtraukti suinteresuotuosius subjektus, įskaitant darbuotojams atstovaujančias profesines organizacijas.

2. Komisija nustato Bendrijos lygmens konsultacijų mechanizmą. Konsultacijose dalyvauja specialus sektorių dialogo komitetas, įsteigtas pagal Sprendimą 98/500/EB.

3. Konsultacijose su suinteresuotaisiais subjektais visų pirma nagrinėjamas naujų EOEVT koncepcijų ir technologijų kūrimas ir įdiegimas.

Suinteresuotaisiais subjektais gali būti:

- oro navigacijos paslaugų teikėjai,
- oro uostų vadovybė,
- atitinkami oro erdvės naudotojai arba atitinkamos oro erdvės naudotojus atstovaujanti grupės,
- karinės institucijos,
- gamybos pramonė, ir
- darbuotojams atstovaujanti profesinė organizacija.

## 11 straipsnis

### Veiklos rezultatų planas

1. Kad pagerėtų oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų veiklos rezultatai bendrame Europos danguje, parengiamas oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų veiklos rezultatų planas. Jis apima:

a) Bendrijos masto tikslinius veiklos rodiklius, numatytus pagrindinėms veiklos sritims – saugai, aplinkos apsaugai, pajėgumams ir ekonominiam efektyvumui;

b) nacionalinius planus arba funkcinių oro erdvės blokų planus, įskaitant tikslinius veiklos rodiklius, kuriais remiantis užtikrinama atitiktis Bendrijos masto tiksliniams veiklos rodikliams; ir

c) oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų veiklos rezultatų periodinę apžvalgą, stebėseną bei lyginamąją analizę.

2. Komisija pagal 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą gali skirti Eurokontrolę ar kitą nešališką kompetentingą įstaigą „veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga“. Veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos vaidmuo – koordinuojant su nacionalinėmis priežiūros institucijomis padėti Komisijai, bei, nacionalinėms priežiūros institucijoms pateikusi prašymą, padėti joms įgyvendinti 1 dalyje nurodytą veiklos rezultatų planą. Komisija užtikrina, kad veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga vykdydama Komisijos jai patikėtas užduotis veiktų savarankiškai.

3. a) Pagal 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą ir atsižvelgusi į atitinkamą nacionalinių priežiūros institucijų indėlį nacionaliniu ar funkcinių oro erdvės blokų lygmenimis, Komisija patvirtina Bendrijos masto oro eismo valdymo tinklo tikslinius veiklos rodiklius.

b) Nacionalinės priežiūros institucijos rengia 1 dalies b punkte nurodytus nacionalinius ar funkcinių oro erdvės blokų planus, kuriuos tvirtina valstybė(s) narė(s). Į šiuos planus įtraukiami privalomieji nacionaliniai tiksliniai rodikliai ar funkcinių oro erdvės blokų lygmens tiksliniai rodikliai ir atitinkama valstybės (-ių) narės (-ių) patvirtinta skatinamoji programa. Planai rengiami konsultuojantis su oro navigacijos paslaugų teikėjais, oro erdvės naudotojų atstovais ir, atitinkamais atvejais, oro uostų vadovybe bei oro uostų koordinatoriais.

c) Komisija, vadovaudamasi 6 dalies d punkte nurodytais vertinimo kriterijais, įvertina, ar nacionaliniai arba funkcinių oro erdvės blokų tiksliniai rodikliai atitinka Bendrijos masto tikslinius veiklos rodiklius.

Komisija, nustačiusi, kad vienas ar keli nacionaliniai arba funkcinių oro erdvės blokų tiksliniai rodikliai neatitinka vertinimo kriterijų, gali nuspręsti pagal 5 straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją procedūrą pateikti rekomendaciją, kad atitinkamos nacionalinės priežiūros institucijos pasiūlytų peržiūrėtą (-us) tikslinį (-ius) veiklos rodiklį (-ius). Atitinkama (-os) valstybė(s) narė(s) patvirtina peržiūrėtus tikslinius veiklos rodiklius ir atitinkamas priemones, apie kurias laiku pranešama Komisijai.

Komisija, nustačiusi, kad peržiūrėti tiksliniai veiklos rodikliai ir atitinkamos priemonės nėra tinkamos, pagal 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą gali nuspręsti, kad atitinkamos valstybės narės turi imtis taisomųjų priemonių.

Priešingu atveju Komisija, turėdama pakankamai patvirtinamųjų įrodymų ir pagal 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, gali nuspręsti peržiūrėti Bendrijos masto tikslinius veiklos rodiklius.

- d) Veiklos rezultatų plano ataskaitinis laikotarpis apima mažiausiai trejus ir daugiausia penkerius metus. Jeigu nacionaliniai arba funkciniai oro erdvės blokų tiksliniai rodikliai nėra įgyvendinti, tuo laikotarpiu valstybės narės ir (arba) nacionalinės priežiūros institucijos taiko savo apibrėžtas tam tinkamas priemones. Pirmasis ataskaitinis laikotarpis trunka pirmus trejus metus po 6 dalyje nurodytų įgyvendinimo taisyklių priėmimo.
- e) Komisija periodiškai atlieka įvertinimą, kiek įgyvendinti tiksliniai veiklos rodikliai, ir pateikia rezultatus Bendro dangaus komitetui.

4. 1 dalyje nurodytam veiklos rezultatų planui taikomos šios procedūros:

- a) surenkami, patvirtinami, nagrinėjami, įvertinami ir platinami svarbūs su oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų veiklos rezultatais susiję duomenys iš visų atitinkamų subjektų, įskaitant oro navigacijos paslaugų teikėjus, oro erdvės naudotojus, oro uostų vadovybę, nacionalines priežiūros institucijas, valstybes nares ir Eurokontrolę;
- b) pasirenkamos tinkamos pagrindinės veiklos rezultatų sritys pagal ICAO dokumentą Nr. 9854 „Visuotinė oro eismo valdymo veiklos koncepcija“, suderintos su sritimis, numatytomis pagal pagrindinio OEV plano veiklos sistemą, įskaitant saugos, aplinkos apsaugos, pajėgumų ir ekonominio efektyvumo sritis, kurios prireikus pakeičiamos, siekiant atsižvelgti į ypatingus bendro Europos dangaus iniciatyvos poreikius ir susijusius šių sričių tikslus, taip pat nustatoma keletas pagrindinių veiklos rezultatų įvertinimo rodiklių;
- c) numatomi Bendrijos masto tiksliniai veiklos rodikliai, kurie apibrėžiami atsižvelgiant į nacionaliniu arba funkcinio oro erdvės blokų lygmenimis gautus duomenis;
- d) įvertinami nacionaliniai arba funkciniai oro erdvės blokų tiksliniai veiklos rodikliai, atsižvelgiant į nacionalinius arba funkcinio oro erdvės blokų planus; ir

- e) atliekama nacionalinių ar funkcinio oro erdvės blokų veiklos rezultatų planų įgyvendinimo stebėseną, įskaitant tinkamas išpėjimo priemones.

Komisija gali papildyti šioje dalyje nurodytų procedūrų sąrašą. Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas jį papildant, tvirtinamos pagal 5 straipsnio 4 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

5. Nustatant veiklos rezultatų planą atsižvelgiama į tai, kad maršruto metu teikiamos paslaugos, terminalo paslaugos ir tinklo funkcijos yra skirtingos ir turėtų būti atitinkamai traktuojamos, prireikus, ir vertinant veiklos rezultatus.

6. Siekdama, kad veiklos rezultatų plano veikimas būtų išsamiai nustatytas, Komisija ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 4 d. ir per deramą laikotarpį, kuris reikalingas laikytis šiame reglamente nustatytų atitinkamų terminų, priima įgyvendinimo taisykles pagal 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą. Šiose įgyvendinimo taisyklėse nustatoma:

- a) 4 dalyje nurodytų procedūrų turinys ir taikymo grafikas;
- b) vertinimo, kiek veiklos tikslinių rodiklių pasiekta, ir naujų tikslinių rodiklių nustatymo ataskaitinis laikotarpis ir periodiškumas;
- c) nacionalinių priežiūros institucijų rengiamų nacionalinių arba funkcinio oro erdvės blokų veiklos rezultatų planų parengimo kriterijai, įskaitant nacionalinius arba funkcinio oro erdvės blokų tikslinius veiklos rodiklius bei skatinamąją programą. Veiklos rezultatų planai:
- i) yra pagrįsti oro navigacijos paslaugų teikėjų verslo planais;
  - ii) apima visus nacionalinės ar funkcinio oro erdvės blokų sąnaudų bazės sąnaudų komponentus;
  - iii) apima privalomus veiklos tikslinius rodiklius, suderinamus su Bendrijos masto tiksliniais veiklos rodikliais;
- d) kriterijai, pagal kuriuos vertinama, ar nacionaliniai arba funkcinio oro erdvės blokų tiksliniai rodikliai ataskaitiniu laikotarpiu atitiko Bendrijos masto tikslinius veiklos rodiklius, ir kuriuos taikant stiprinamos išpėjimo priemonės;
- e) bendrieji principai, kuriais vadovaudamosi valstybės narės parengia skatinamąją programą;
- f) po įgyvendinimo taisyklių priėmimo ne daugiau kaip 12 mėnesių trunkančio pereinamojo laikotarpio priemonių, būtinų prisitaikyti prie veiklos rezultatų plano įgyvendinimo, taikymo principai.“;



## 6. 12 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

## a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Komisija periodiškai peržiūri šio reglamento ir 3 straipsnyje nurodytų priemonių taikymą ir pirmą kartą ne vėliau kaip 2011 m. birželio 4 d., o vėliau kiekvieno 11 straipsnio 3 dalies d punkte nurodyto ataskaitinio laikotarpio pabaigoje pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai. Kai šiuo tikslu pagrįsta, Komisija gali paprašyti valstybių narių pateikti informaciją, papildančią nurodytąją pagal šio straipsnio 1 dalį pateikiamose ataskaitose.“;

## b) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Ataskaitose pateikiamas rezultatų, pasiektų vykdamas veiksmus, kurių imtasi pagal šį reglamentą, vertinimas, įskaitant atitinkamą informaciją apie sektoriaus pokyčius, visų pirma dėl jų ekonominių, socialinių, aplinkos apsaugos, užimtumo ir technologinių aspektų, ir apie paslaugų kokybę, atsižvelgiant į pirminius tikslus ir būsimus poreikius.“;

## 7. Įterpiamas šis straipsnis:

„13a straipsnis

### Europos aviacijos saugos agentūra

Siekiant užtikrinti, kad būtų deramai atsižvelgta į visus saugos aspektus, įgyvendindamos šį reglamentą ir Reglamentus (EB) Nr. 550/2004, (EB) Nr. 551/2004, (EB) Nr. 552/2004 bei 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą (\*) bei atlikdamos šiame reglamente nustatytas užduotis, valstybės narės ir Komisija atitinkamai atvejais derina savo veiklą su Europos aviacijos saugos agentūros veikla.

(\*) OL L 79, 2008 3 19, p. 1.“

### 2 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 550/2004 iš dalies keičiamas taip:

## 1. 2–4 straipsniai pakeičiami taip:

„2 straipsnis

### Nacionalinių priežiūros institucijų užduotys

1. Pagrindų reglamento 4 straipsnyje nurodytos nacionalinės priežiūros institucijos užtikrina tinkamą šio reglamento taikymo priežiūrą, visų pirma dėl oro navigacijos paslaugų

teikėjų, teikiančių paslaugas, susijusias su oro erdve, už kurią yra atsakinga atitinkamą instituciją paskyrusi arba įsteigusi valstybė narė, saugaus ir efektyvaus veiklos vykdymo.

2. Šiuo tikslu kiekviena nacionalinė priežiūros institucija rengia tinkamus patikrinimus ir apžiūras, kad patikrintų šio reglamento reikalavimų, įskaitant oro navigacijos paslaugų teikimui taikomus žmogiškųjų išteklių reikalavimus, laikymąsi. Atitinkamas oro navigacijos paslaugų teikėjas sudaro palankias sąlygas tokiam darbui atlikti.

3. Funkcinių oro erdvės blokų, apimančių oro erdvę, už kurią atsakinga daugiau kaip viena valstybė narė, atveju atitinkamos valstybės narės sudaro susitarimą dėl šiame straipsnyje numatytos priežiūros, susijusios su oro navigacijos paslaugų teikėjais, teikiančiais paslaugas, susijusias su tais blokais.

4. Nacionalinės priežiūros institucijos glaudžiai bendradarbiauja siekdamos užtikrinti oro navigacijos paslaugų teikėjų, turinčių vienos valstybės narės išduotą galiojantį sertifikatą ir taip pat teikiančių paslaugas, susijusias ir su oro erdve, už kurią yra atsakinga kita valstybė narė, tinkamą priežiūrą. Toks bendradarbiavimas apima susitarimus dėl atvejų, susijusių su 6 straipsnyje nustatytų taikytinų bendrų reikalavimų ar su II priede nustatytų sąlygų nesilaikymu, nagrinėjimo.

5. Teikiant tarpvalstybines oro navigacijos paslaugas, į tokius susitarimus įtraukiamas susitarimas dėl 1 ir 2 dalyse nustatytų priežiūros užduočių ir jų rezultatų abipusio pripažinimo. Šis abipusis pripažinimas taip pat taikomas, kai nacionalinių priežiūros institucijų susitarimai dėl pripažinimo sudaromi siekiant sertifikuoti paslaugų teikėjus.

6. Jei leidžiama pagal nacionalinę teisę ir atsižvelgiant į regionų bendradarbiavimą, nacionalinės priežiūros institucijos taip pat gali sudaryti susitarimus dėl atsakomybės pasidalijimo vykdamas priežiūros užduotis.

### 3 straipsnis

### Kompetentingi subjektai

1. Nacionalinės priežiūros institucijos gali nuspręsti visiškai arba iš dalies pavesti 2 straipsnio 2 dalyje nurodytų patikrinimų arba apžiūrų atlikimą kompetentingiems subjektams, atitinkantiems I priede nustatytus reikalavimus.

2. Tokio nacionalinės priežiūros institucijos suteikto pavaldimo galiojimo Bendrijoje laikas yra treji metai; galiojimas gali būti pratęstas. Nacionalinės priežiūros institucijos gali nurodyti bet kuriam Bendrijoje esančiam kompetentingam subjektui atlikti šiuos patikrinimus ir apžiūras.

4 straipsnis

### Saugos reikalavimai

Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija priima įgyvendinimo taisykles, į kurias įtrauktos atitinkamos į šio reglamento taikymo sritį patenkančios Eurokontrolės saugos norminių reikalavimų (ESARR) nuostatos ir vėlesni tų reikalavimų pakeitimai, prireikus – su atitinkamais suderinimais.“;

2. 5 straipsnis išbraukiamas;

3. 7 straipsnio 6 ir 7 dalys pakeičiamos taip:

„6. Nepažeidžiant 8 ir 9 straipsnių, sertifikatų išdavimas suteikia oro navigacijos paslaugų teikėjams galimybę teikti paslaugas valstybės narėms, kitiems oro navigacijos paslaugų teikėjams, oro erdvės naudotojams ir Bendrijoje esantiems oro uostams.

7. Nacionalinės priežiūros institucijos stebi bendrųjų reikalavimų ir su sertifikatais susijusių sąlygų laikymąsi. Išsami informacija apie tokią stebėseną įtraukiama į metines ataskaitas, kurias valstybės narės teikia pagal pagrindų reglamento 12 straipsnio 1 dalį. Jei nacionalinė priežiūros institucija nustato, kad sertifikato turėtojas nebevykdo tokių reikalavimų ar sąlygų, ji imasi tinkamų priemonių, užtikrindama paslaugų nenutrūkstamumą, su sąlyga, kad nekeliamas pavojus saugai. Tokios priemonės gali apimti sertifikato atšaukimą.“;

4. 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

### Oro eismo paslaugų teikėjų skyrimas

1. Valstybės narės užtikrina oro eismo paslaugų teikimą išimties tvarka tam tikruose oro erdvės blokuose toje oro erdvėje, už kurią jos atsakingos. Šiuo tikslu valstybės narės paskiria oro eismo paslaugų teikėją, turintį Bendrijoje galiojantį sertifikatą.

2. Tarpvalstybinių paslaugų atžvilgiu valstybės narės užtikrina, kad nebūtų trukdoma laikytis šio straipsnio ir 10 straipsnio 3 dalies remiantis jų nacionaline teisės sistema, pagal kurią reikalaujama, jog oro eismo paslaugų teikėjai, teikiantys paslaugas oro erdvėje, už kurią atsakinga ta valstybė narė:

- a) tiesiogiai arba per didžiąją akcijų dalį nuosavybės teise priklausytų tai valstybei narėi ar jos nacionaliniams subjektams;
- b) turėtų savo pagrindinę veiklos vietą ar registruotą buveinę tos valstybės narės teritorijoje; arba

c) naudotūsi tik toje valstybėje narėje esančia infrastruktūra.

3. Valstybės narės apibrėžia paskirtų oro eismo paslaugų teikėjų teises ir pareigas. Pareigos gali apimti sąlygas dėl reikiamos informacijos pateikimo laiku, kad būtų galima identifikuoti visą orlaivių judėjimą oro erdvėje, už kurią jos yra atsakingos.

4. Pasirinkdamos oro eismo paslaugų teikėją, valstybės narės veikia savo nuožiūra, jei teikėjas atitinka 6 ir 7 straipsniuose nurodytus reikalavimus ir sąlygas.

5. Jei pagal 9a straipsnį nustatyti funkciniai oro erdvės blokai apima oro erdvę, už kurią atsakinga daugiau kaip viena valstybė narė, atitinkamos valstybės narės ne vėliau kaip prieš mėnesį iki oro erdvės bloko įgyvendinimo pagal šio straipsnio 1 dalį bendrai paskiria vieną ar daugiau oro eismo paslaugų teikėjų.

6. Valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai ir kitoms valstybėms narėms apie visus sprendimus pagal šį straipsnį dėl oro eismo paslaugų teikėjo paskyrimo konkrečių oro erdvės blokų oro erdvei, už kurią jos yra atsakingos.“;

5. įterpiami šie straipsniai:

„9a straipsnis

### Funkciniai oro erdvės blokai

1. Ne vėliau kaip 2012 m. gruodžio 4 d. valstybės narės imasi visų būtinų priemonių, kad užtikrintų, jog funkciniai oro erdvės blokai būtų įgyvendinti, siekdamos užtikrinti reikalaujamą bendro Europos dangaus oro eismo valdymo tinklo pajėgumą ir veiksmingumą bei išlaikyti aukštą saugos lygį ir pagerinti bendrą oro transporto sistemos veikimą bei sumažinti poveikį aplinkai. Valstybės narės, visų pirma valstybės narės, kurios nustato kaimyninius funkcinius oro erdvės blokus, kuo plačiau bendradarbiauja, kad užtikrintų šios nuostatos laikymąsi. Prireikus, į bendradarbiavimą galima įtraukti funkcinuose oro erdvės blokuose dalyvaujančias trečiąsias šalis.

2. Funkciniai oro erdvės blokai visų pirma:

- a) yra paremti saugos vertinimu;
- b) leidžia optimaliai naudoti oro erdvę, atsižvelgiant į oro eismo srautus;
- c) užtikrina darną su Europos maršrutų tinklu, įsteigtu pagal oro erdvės reglamento 6 straipsnį;

- d) yra pateisinami dėl jų bendros pridėtinės vertės, įskaitant optimalių techninių ir žmogiškųjų išteklių panaudojimą remiantis sąnaudų ir naudos tyrimais;
- e) užtikrina sklandų ir lankstų atsakomybės už oro eismo kontrolę perdavimą tarp oro eismo paslaugų vienetų;
- f) užtikrina įvairių oro erdvės konfigūracijų suderinamumą, tobulindami, *inter alia*, esamus skrydžių informacijos regionus;
- g) atitinka su ICAO sudarytų regioninių susitarimų sąlygas;
- h) atitinka šio reglamento įsigaliojimo dieną galiojančius regioninius susitarimus, visų pirma sudarytus su Europos trečiosiomis šalimis; ir
- i) palengvina derinimą su Bendrijos masto tiksliniais veiklos rodikliais.

3. Funkcinis oro erdvės blokas nustatomas tik visų valstybių narių ir, jei tinkama, trečiųjų šalių, kurios atsakingos už bet kurią funkciniam oro erdvės blokui priskiriamą oro erdvės dalį, bendru sutarimu. Prieš pranešdama (-os) Komisijai apie funkcinio oro erdvės bloko nustatymą, atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) pateikia Komisijai, kitoms valstybėms narėms ir kitoms suinteresuotosioms šalims pakankamą informaciją ir suteikia joms galimybę pateikti pastabas.

4. Kai funkcinis oro erdvės blokas susijęs su oro erdve, už kurią visiškai ar iš dalies atsako dvi ar daugiau valstybių narių, susitarime, kuriuo nustatomas funkcinis oro erdvės blokas, numatomos būtinos nuostatos dėl to, kaip blokas gali būti keičiamas ir kaip valstybė narė gali pasitraukti iš bloko, įskaitant pereinamojo laikotarpio priemones.

5. Tarp dviejų ar daugiau valstybių narių iškilus sunkumų dėl tarpvalstybinio funkcinio oro erdvės bloko, apimančio oro erdvę, už kurią jos atsakingos, atitinkamos valstybės narės gali kartu paprašyti Bendro dangaus komiteto šiuo klausimu pateikti nuomonę. Nuomonė skiriama atitinkamoms valstybėms narėms. Nepažeidžiant 3 dalies, valstybės narės atsižvelgia į tą nuomonę siekdamas rasti sprendimą.

6. Komisija, gavusi valstybių narių pranešimus apie susitarimus ir pareiškimus, nurodytus 3 ir 4 dalyse, įvertina, kaip kiekvienas funkcinis oro erdvės blokas atitinka 2 dalyje nustatytus reikalavimus, ir Bendro dangaus komitetui pateikia rezultatus siekdama juos aptarti. Jei Komisija išsiaiškina, kad vienas ar daugiau funkcinio oro erdvės blokų neatitinka reikalavimų, ji pradeda dialogą su atitinkamomis valstybėmis narėmis, siekdama pasiekti susitarimą dėl priemonių, kurių reikia imtis siekiant ištaisyti padėtį.

7. Nepažeidžiant 6 dalies, apie 3 ir 4 dalyse nurodytus susitarimus ir pareiškimus pranešama Komisijai, kad jie būtų paskelbti *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Skelbiant nurodoma atitinkamo sprendimo įsigaliojimo data.

8. Funkcinių oro erdvės blokų nustatymo ir keitimo galės parengiamos ne vėliau kaip 2010 m. gruodžio 4 d. pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją procedūrą.

9. Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 4 d. priima įgyvendinimo taisykles, susijusias su informacija, kurią atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) pateikia prieš nustatant ir keičiant funkcinį oro erdvės bloką pagal šio straipsnio 3 dalį.

#### 9b straipsnis

#### Funkcinių oro erdvės blokų sistemos koordinatorius

1. Siekdama palengvinti funkcinio oro erdvės blokų nustatymą, Komisija gali paskirti fizinių asmenų funkcinio oro erdvės blokų sistemos koordinatoriumi (toliau – koordinatorius). Komisija veikia pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą.

2. Nepažeisdamas 9a straipsnio 5 dalies, koordinatorius, siekdamas paspartinti funkcinio oro erdvės blokų nustatymą, visų atitinkamų valstybių narių ir, prireikus, tame pačiame funkcinio oro erdvės bloke dalyvaujančių trečiųjų šalių prašymu padeda įveikti jų derybų proceso sunkumus. Koordinatorius veikia pagal visų atitinkamų valstybių narių ir, prireikus, tame pačiame funkcinio oro erdvės bloke dalyvaujančių trečiųjų šalių įgaliojimus.

3. Koordinatorius veikia nešališkai, visų pirma valstybių narių, trečiųjų šalių, Komisijos ir suinteresuotųjų subjektų atžvilgiu.

4. Koordinatorius neatskleidžia jokios informacijos, gautos vykdant savo pareigas, išskyrus tuos atvejus, kai valstybė (-ės) narė (-ės) ir, prireikus, atitinkamos trečiosios šalys leidžia tai daryti.

5. Koordinatorius kas tris mėnesius nuo jo paskyrimo dienos Komisijai, Bendro dangaus komitetui ir Europos Parlamentui teikia ataskaitas. Ataskaitoje pateikiama derybų santrauka ir jų rezultatai.

6. Koordinatoriaus įgaliojimai baigiasi, kai pasirašomas paskutinis susitarimas dėl funkcinio oro erdvės blokų, tačiau ne vėliau kaip 2012 m. gruodžio 4 d.;

6. 11 straipsnis pakeičiamas taip:

„11 straipsnis

### Ryšiai su karinėmis institucijomis

Valstybės narės, vykdydamos bendrą transporto politiką, imasi būtinų priemonių, kad užtikrintų kompetentingų civiliinių ir karinių institucijų rašytinių susitarimų ar lygiaverčių teisinių priemonių dėl konkrečių oro erdvės blokų valdymo sudarymą arba atnaujinimą.“;

7. 12 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Teikdami paslaugų paketą oro navigacijos paslaugų teikėjai nurodo ir praneša su oro navigacijos paslaugomis susijusias sąnaudas ir pajamas, išskirstytas pagal 14 straipsnyje nurodytą mokesčių už oro navigacijos paslaugas sistemą, ir prirėikus tvarko konsoliduotą kitų paslaugų nei oro navigacijos paslaugos atskaitomybę, kaip jie privalėtų daryti, jei atitinkamas paslaugas teiktų skirtingos įmonės.“;

8. 14 straipsnis pakeičiamas taip:

„14 straipsnis

### Bendrosios nuostatos

Pagal 15 ir 16 straipsnių reikalavimus mokesčių už oro navigacijos paslaugas sistema padeda užtikrinti didesnę skaidrumą nustatant, įvedant ir surenkant mokesčius iš oro erdvės naudotojų ir didina oro navigacijos paslaugų teikimo ekonominį efektyvumą bei skrydžių veiksmingumą, kartu išlaikant optimalų saugos lygį. Ši sistema taip pat atitinka 1944 m. Čikagos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 15 straipsnį ir Eurokontrolės maršruto rinkliavų sistemą.“;

9. 15 straipsnis pakeičiamas taip:

„15 straipsnis

### Principai

1. Mokesčių sistema grindžiama sąnaudomis, kurias paslaugų teikėjai patyrė teikdami oro navigacijos paslaugas, oro erdvės naudotojų naudai. Sistema paskirsto šias sąnaudas skirtingoms naudotojų kategorijoms.

2. Nustatant mokesčiams apskaičiuoti naudojamą sąnaudų bazę, taikomi šie principai:

a) sąnaudos, kurios padalijamos oro erdvės naudotojams – tai nustatytos oro navigacijos paslaugų teikimo sąnaudos, įskaitant atitinkamas kapitalo investicijų palūkanų ir turto nuvertėjimo sumas, taip pat techninės priežiūros,

veiklos, valdymo ir administravimo sąnaudas. Nustatytos sąnaudos – tai sąnaudos, kurias nustato valstybė narė nacionaliniu ar funkcinio oro erdvės blokų lygmenimis arba ataskaitinio laikotarpio pradžioje kiekvieniemis ataskaitinio laikotarpio, nurodyto pagrindų reglamento 11 straipsnyje, kalendoriniams metams, arba ataskaitinio laikotarpio metu, atlikus atitinkamus pakeitimus naudojant išpėjimo priemones, nustatytas pagrindų reglamento 11 straipsnyje;

- b) sąnaudos, į kurias šiuo atveju atsižvelgiama, yra apskaičiuotos pagal priemones ir paslaugas, numatytas ICAO Europos regiono regioniniame oro navigacijos plane ir įgyvendinamas pagal šį planą. Be to, jos gali apimti nacionalinių priežiūros institucijų ir (arba) kompetentingų subjektų patirtas sąnaudas, taip pat kitas atitinkamos valstybės narės ir paslaugų teikėjo patirtas sąnaudas, susijusias su oro navigacijos paslaugų teikimu. Jos neapima sankcijų, kurias valstybės narės skiria pagal pagrindų reglamento 9 straipsnį, sąnaudų ir bet kokių taisomųjų priemonių, kurias valstybės narės taiko pagal pagrindų reglamento 11 straipsnį, sąnaudų;
- c) funkcinio oro erdvės blokų atžvilgiu ir įgyvendindamos savo atitinkamus pagrindų susitarimus, valstybės narės deda tinkamas pastangas siekdamas susitarti dėl bendrų mokesčių politikos principų;
- d) skirtingų oro navigacijos paslaugų sąnaudos nurodomos atskirai, kaip numatyta 12 straipsnio 3 dalyje;
- e) maršruto paslaugų ir terminalo paslaugų tarpusavio subsidijavimas neleidžiamas. Sąnaudos, tiek susijusios su terminalo paslaugomis, tiek ir su maršruto paslaugomis, proporcingai paskirstomos tarp maršruto paslaugų ir terminalo paslaugų taikant skaidrią metodiką. Skirtingų oro navigacijos paslaugų tarpusavio subsidijavimas leidžiamas tik vienoje iš tų dviejų kategorijų, kai tai pagrįsta objektyviomis priežastimis ir aiškiai nurodyta;
- f) užtikrinamas mokesčiams apskaičiuoti naudojamos sąnaudų bazės skaidrumas. Priimamos paslaugų teikėjų informacijos teikimo įgyvendinimo taisyklės, kad būtų galima atlikti paslaugų teikėjų prognozių, faktinių sąnaudų ir pajamų apžvalgą. Nacionalinės priežiūros institucijos, paslaugų teikėjai, oro erdvės naudotojai, Komisija ir Eurokontrolė reguliariai keičiasi informacija.
3. Nustatydamos mokesčius pagal 2 dalį, valstybės narės laikosi šių principų:
- a) mokesčiai nustatomi už galimybę nediskriminavimo sąlygomis naudotis oro navigacijos paslaugomis. Apmokstant skirtingus oro erdvės naudotojus už naudojimąsi ta pačia paslauga, nedaroma jokio skirtumo dėl naudotojo nacionalinės priklausomybės ar kategorijos;

- b) tam tikri naudotojai, ypač lengvųjų ir valstybinių orlaivių operatoriai, gali būti atleidžiami nuo mokesčių, jei tokio atleidimo sąnaudos nepriskiriamos kitiems naudotojams;
- c) mokesčiai nustatomi kalendoriniams metams nustatytų sąnaudų pagrindu arba gali būti nustatomi valstybių narių apibrėžtomis sąlygomis, siekiant nustatyti didžiausią kasmetinį mokesčių už vieną arba kasmetines didžiausias pajamas ne ilgesniu kaip penkerių metų laikotarpiu;
- d) iš oro navigacijos paslaugų gali būti gaunama pakankamai pajamų, užtikrinančių pagrįstą turto grąžą, kuri padėtų užtikrinti investicijas į būtiną įrangos gerinimą;
- e) mokesčiai atspindi oro navigacijos paslaugų ir infrastruktūros, kuria gali pasinaudoti oro erdvės naudotojai, sąnaudas, atsižvelgiant į atitinkamų skirtingų tipų orlaivių našumą;
- f) mokesčiai skatina saugų, veiksmingą, efektyvų ir tvarų oro navigacijos paslaugų teikimą siekiant užtikrinti aukštą saugos lygį ir ekonominį efektyvumą bei pasiekti tikslinius veiklos rodiklius ir skatina integruotą paslaugų teikimą, tuo pačiu metu mažindami aviacijos poveikį aplinkai. Tuo tikslu ir atsižvelgdamos į nacionalinius arba funkcinių oro erdvės blokų veiklos rezultatų planus, nacionalinės priežiūros institucijos gali sukurti mechanizmus, įskaitant paskatas, kurias sudaro finansinės lengvatos ir nepalankios sąlygos, kad paragintų oro navigacijos paslaugų teikėjus ir (arba) oro erdvės naudotojus prisidėti prie oro navigacijos paslaugų teikimo gerinimo, pavyzdžiui, pajėgumų didinimo, vėlavimų mažinimo ir tvarios plėtos, kartu išlaikant optimalų saugos lygį.

4. Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, Komisija priima išsamias šio straipsnio įgyvendinimo taisykles.“;

#### 10. Įterpiamas šis straipsnis:

„15a straipsnis

##### **Bendri projektai**

1. Bendri projektai gali padėti sėkmingai įgyvendinti pagrindinį OEV planą. Tokiais projektais siekiama šio reglamento tikslų – pagerinti Europos aviacijos sistemos veikimą tokiose pagrindinėse srityse kaip pajėgumai, skrydžių veiksmingumas, ekonominis efektyvumas ir aplinkos tvarumas, siekiant pagrindinių saugos tikslų.

2. Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija gali parengti gaires apie tai, kaip tokie projektai gali padėti įgyvendinti pagrindinį

OEV planą. Tokios gairės nepažeidžia tokių su funkciniais oro erdvės blokais susijusių projektų vykdymo mechanizmų, dėl kurių susitarė tų blokų šalys.

3. Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija taip pat gali nuspręsti parengti bendrus projektus, susijusius su tinklo funkcijomis, kurios yra labai svarbios siekiant pagerinti bendrą oro eismo valdymą ir oro navigacijos paslaugas Europoje. Tokie bendri projektai gali būti finansuojami Bendrijos pagal daugiametę finansinę programą. Šiuo tikslu ir nepažeidžiant valstybių narių teisės spręsti dėl savo finansinių išteklių panaudojimo, Komisija atlieka nepriklausomą sąnaudų ir naudos tyrimą, atitinkamai konsultuodamasi su valstybėmis narėmis ir atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais pagal pagrindų reglamento 10 straipsnį, kuriame būtų iširtos visos tinkamos tokių projektų įgyvendinimo finansavimo priemonės. Bendrų projektų įgyvendinimo reikalavimus atitinkančios išlaidos kompensuojamos pagal skaidrumo ir nediskriminavimo principus.“;

#### 11. 16–18 straipsniai pakeičiami taip:

„16 straipsnis

##### **Laikymosi peržiūra**

1. Komisija numato nuolatinę 14 ir 15 straipsniuose nurodytų principų ir taisyklių laikymosi peržiūrą, atliekamą bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis. Komisija siekia sukurti būtinus mechanizmus, kad būtų pasinaudojama Eurokontrolės patirtimi, ir praneša valstybėms narėms, Eurokontrolei ir oro erdvės naudotojų atstovams peržiūros rezultatus.

2. Vienos ar daugiau valstybių narių, manančių, kad 14 ir 15 straipsniuose nurodyti principai ir taisyklės nebuvo tinkamai taikomi, prašymu arba savo iniciatyva Komisija atlieka tyrimą dėl bet kurio įtariamo atitinkamų principų ir (arba) taisyklių nesilaikymo arba netaikymo. Nepažeidžiant 18 straipsnio 1 dalies, Komisija praneša valstybėms narėms, Eurokontrolei ir oro erdvės naudotojų atstovams tyrimo rezultatus. Komisija, išklausiusi atitinkamą valstybę narę ir pasikonsultavusi su Bendro dangaus komitetu pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją procedūrą, per du mėnesius nuo prašymo gavimo dienos priima sprendimą dėl šio reglamento 14 ir 15 straipsnių taikymo ir dėl to, ar galima tęsti atitinkamą praktiką.

3. Komisija adresuoja savo sprendimą valstybėms narėms ir praneša apie tai paslaugų teikėjui, jei jis yra teisiškai suinteresuotas. Bet kuri valstybė narė gali per vieną mėnesį perduoti Komisijos sprendimą Tarybai. Taryba kvalifikuota balsų dauguma per vieną mėnesį gali priimti kitokią sprendimą.

17 straipsnis

**Priedų peržiūra**

Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines priedų nuostatas, kad būtų atsižvelgta į techninius ar veiklos pokyčius, tvirtinamos pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 4 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Dėl neišvengiamų skubos prižasčių Komisija gali taikyti pagrindų reglamento 5 straipsnio 5 dalyje nurodytą skubos procedūrą.

18 straipsnis

**Konfidencialumas**

1. Nei nacionalinės priežiūros institucijos, veikdamos pagal savo nacionalinės teisės aktus, nei Komisija neatskleidžia konfidencialaus pobūdžio informacijos, visų pirma informacijos apie oro navigacijos paslaugų teikėjus, jų verslo santykius arba jų sąnaudų sudedamąsias dalis.

2. 1 dalis nepažeidžia nacionalinių priežiūros institucijų ar Komisijos teisės atskleisti informaciją, kai tai būtina jų pareigoms atlikti; tokiu atveju toks informacijos atskleidimas turi būti proporcingas ir turi būti atsižvelgiama į oro navigacijos paslaugų teikėjų, oro erdvės naudotojų, oro uostų ir kitų atitinkamų suinteresuotųjų subjektų teisėtus interesus siekiant apsaugoti jų verslo paslaptis.

3. Informacija ir duomenys apie 14 straipsnyje nurodytą mokesčių sistemą yra viešai prieinami.“;

12. Įterpiamas šis straipsnis:

„18a straipsnis

**Peržiūra**

Ne vėliau kaip 2012 m. gruodžio 4 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai tyrimą, kuriame įvertinami teisiniai, saugos, pramoniniai, ekonominiai ir socialiniai rinkos principų taikymo ryšiai, navigacijos, priežiūros ir aviacijos informacijos paslaugų teikimui padariniai, palyginti su dabartiniais arba alternatyviais organizaciniais principais ir atsižvelgiant į funkcinių oro erdvės blokų plėtrą ir turimas technologijas.“;

13. I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) pavadinimas pakeičiamas taip:

„KOMPETENTINGIEMS SUBJEKTAMS KELIAMI REIKALAVIMAI“;

b) įžanginė formuluotė pakeičiama taip:

„Kompetentingi subjektai privalo.“.

3 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 551/2004 iš dalies keičiamas taip:

1. 2 straipsnis išbraukiamas;

2. 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„3 straipsnis

**Europos viršutinis skrydžių informacijos regionas (EVIR)**

1. Bendrija ir jos valstybės narės siekia, kad būtų įsteigtas bendras ir ICAO pripažintas EVIR. Tuo tikslu Komisija pagal Sutarties 300 straipsnį ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 4 d. pateikia Tarybai rekomendaciją Bendrijos kompetencijai priklausančiais klausimais.

2. EVIR parengiamas taip, kad apimtų oro erdvę, už kurią pagal 1 straipsnio 3 dalį yra atsakingos valstybės narės; jis taip pat gali apimti Europos trečiųjų šalių oro erdvę.

3. EVIR įsteigimas nepažeidžia valstybių narių atsakomybės pagal paslaugų teikimo reglamento 8 straipsnio 1 dalį skirti oro erdvės, už kurią jos atsakingos, oro eismo paslaugų teikėjus.

4. Valstybės narės išsaugo savo atsakomybę ICAO atžvilgiu ICAO jiems patiktų viršutinių skrydžių informacijos regionų ir skrydžių informacijos regionų geografinėse ribose šio reglamento įsigaliojimo dieną.“;

3. Įterpiamas šis straipsnis:

„3a straipsnis

**Elektroninė aviacijos informacija**

1. Nedarydama poveikio valstybių narių teisei skelbti aviacijos informaciją bei laikydamosi tokios informacijos skelbimo tvarkos, Komisija, bendradarbiaudama su Eurokontrole, užtikrina galimybę gauti aukštos kokybės suderintai pateikiamą elektroninę aviacijos informaciją, kuri atitiktų visų atitinkamų naudotojų poreikius duomenų kokybės ir naujumo požiūriu.

2. 1 dalies tikslu Komisija:

a) Bendrijos mastu užtikrina aviacijos informacijos infrastruktūros – elektroninio integruoto informacijos teikimo portalo, kuriuo gali neribotai naudotis suinteresuotieji subjektai, kūrimą. Ta infrastruktūra leidžia naudotis reikiamų duomenų elementais (pvz., aviacijos informacija, oro eismo paslaugų pranešimų biuro (ARO) informacija, meteorologine informacija ir srautų valdymo informacija, bet vien jais neapsiribojant) ir teikti tokius elementus;

b) kuo plačiau remia aviacijos informacijos teikimo modernizavimą ir derinimą, glaudžiai bendradarbiaudama su Eurokontrole ir ICAO.

3. Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija priima išsamias šio straipsnio įgyvendinimo taisykles.“;

4. 4 straipsnis pakeičiamas taip:

„4 straipsnis

#### **Skrydžių taisyklės ir oro erdvės klasifikavimas**

Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija priima įgyvendinimo taisykles siekdama:

- a) priimti ICAO standartais ir rekomenduojama praktika pagrįstas atitinkamas nuostatas dėl skrydžių taisyklių;
- b) suderinti ICAO oro erdvės klasifikavimo taikymą, atitinkamai pritaikius, kad būtų užtikrintas nenutrūkstamas saugių ir efektyvių oro eismo paslaugų teikimas bendrame Europos danguje.“;

5. 5 straipsnis išbraukiamas;

6. 6 straipsnis pakeičiamas taip:

„6 straipsnis

#### **Tinklo valdymas ir kūrimas**

1. Oro eismo valdymo (OEV) tinklo funkcijomis sudaromos sąlygos optimaliai naudoti oro erdvę ir užtikrinti, kad oro erdvės naudotojai galėtų pasirinkti norimą trajektoriją, sudarant galimybę kuo veiksmingiau naudotis oro erdve ir oro navigacijos paslaugomis. Šios tinklo funkcijos skirtos iniciatyvoms nacionaliniu ir funkcinio oro erdvės blokų lygmenimis paremti ir yra vykdomos tokiu būdu, kuris leidžia atskirti reguliavimo ir veiklos užduotis.

2. Kad būtų pasiekti 1 dalyje nurodyti tikslai ir nepažeidžiant valstybių narių atsakomybės plėtojant nacionalinius maršrutus ir oro erdvės struktūras, Komisija užtikrina, kad būtų vykdomos šios funkcijos:

- a) Europos maršrutų tinklo kūrimas;
- b) nepakankamų aviacijos dažnių juostų, kurios naudojamos bendrajame oro eisme, išteklių, visų pirma radijo dažnių, koordinavimas, taip pat radiolokacinių atsakiklių kodų koordinavimas.

Pirmoje pastraipoje išvardytos funkcijos negali būti susijusios su privalomų bendro pobūdžio priemonių priėmimu arba politinės veiksmų laisvės naudojimu. Jos atsižvelgia į pasiūlymus, parengtus nacionaliniu ir funkcinio oro erdvės blokų lygmenimis. Jos vykdomos laikantis sutartų lankstaus oro erdvės naudojimo procedūrų, derinant jas su karinėmis institucijomis.

Komisija, pasikonsultavusi su Bendro dangaus komitetu ir laikydama 4 dalyje nurodytų įgyvendinimo taisyklių, gali patikėti Eurokontrolei arba kitai kompetentingai nešališkai įstaigai užduotis, reikalingas pirmoje pastraipoje išvardytoms funkcijoms vykdyti. Šios užduotys vykdomos nešališkai ir ekonomiškai efektyviai valstybių narių ir suinteresuotųjų subjektų vardu. Jų vykdymas yra atitinkamai administruojamas, pripažįstant atskiras atskaitomybes už paslaugų teikimą ir už reguliavimą, atsižvelgiant į viso OEV tinklo poreikius ir visiškai dalyvaujant oro erdvės naudotojams ir oro navigacijos paslaugų teikėjams.

3. Komisija, tinkamai pasikonsultavusi su suinteresuotaisiais pramonės subjektais, gali papildyti 2 dalyje pateiktą funkcijų sąrašą. Tos priemonės, skirtos iš dalies pakeisti esmines šio reglamento nuostatas jį papildant, tvirtinamos pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 4 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

4. Išsamios šiame straipsnyje nurodytų priemonių įgyvendinimo taisyklės, išskyrus nurodytasias 6–9 dalyse, tvirtinamos pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą. Tose įgyvendinimo taisyklėse visų pirma numatoma:

- a) procesų ir procedūrų koordinavimas ir derinimas siekiant padidinti dažnio valdymo efektyvumą aviacijos srityje, įskaitant principų ir kriterijų nustatymą;
- b) centrinė funkcija koordinuoti ankstyvą Europos bendram oro eismui naudojamų dažnių juostų poreikių identifikavimą ir problemų sprendimą siekiant paremti Europos aviacijos tinklo kūrimą ir veikimą;
- c) papildomos tinklo funkcijos, kaip apibrėžta pagrindiniame OEV plane;
- d) valstybių narių, oro navigacijos paslaugų teikėjų bendro sprendimų priėmimo proceso išsamios sąlygos bei tinklo valdymo funkcija, skirta 2 dalyje nurodytoms užduotims vykdyti;
- e) atitinkamų suinteresuotųjų subjektų konsultavimosi sąlygos sprendimų priėmimo procese nacionaliniu ir Europos lygmenimis; ir

f) radijo spektre, kurią Tarptautinė telekomunikacijų sąjunga priskyrė bendram oro eismui, užduočių ir atsakomybės pasidalinimas tarp tinklo valdymo funkcijos ir nacionalinių dažnio valdytojų, užtikrinant, kad nacionalinio dažnio valdymo funkcijos toliau vykdytų tas dažnių užduotis, kurios neturi poveikio tinklui. Tais atvejais, kai tinklui daromas poveikis, nacionaliniai dažnio valdytojai bendradarbiauja su už tinklo valdymo funkciją atsakingais asmenimis siekdami optimizuoti dažnių panaudojimą.

5. Kiti nei nurodytieji 2 dalyje oro erdvės planavimo aspektai sprendžiami nacionaliniu arba funkcinio oro erdvės blokų lygmenimis. Šiame planavimo procese atsižvelgiama į eismo paklausą bei sudėtingumą, nacionalinių arba funkcinio oro erdvės blokų veiklos rezultatų planus ir konsultuojamasi su atitinkamais oro erdvės naudotojais arba atitinkamomis grupėmis, atstovaujantiomis oro erdvės naudotojams, ir karinėmis institucijomis, jei prireiktų.

6. Valstybės narės patiki Eurokontrolei arba kitai nešališkai kompetentingai įstaigai valdyti oro eismo srautą, taikant atitinkamą priežiūros sistemą.

7. Oro eismo srautų valdymo įgyvendinimo taisyklės, įskaitant reikalingą priežiūros sistemą, rengiamos pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją procedūrą ir tvirtinamos pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, siekiant optimizuoti turimus pajėgumus naudojant oro erdvę ir patobulinti oro eismo srauto valdymo procesus. Šios taisyklės grindžiamos skaidrumo ir veiksmingumo principu, užtikrinant, kad pajėgumai suteikiami lanksčiai ir laiku pagal ICAO Europos regiono regioniniame oro navigacijos plane pateiktas rekomendacijas.

8. Oro eismo srautų valdymo įgyvendinimo taisyklės padeda oro navigacijos paslaugų teikėjams, oro uostų vadovybei ir oro erdvės naudotojams priimančioms veiklos sprendimus, apima šias sritis:

- a) skrydžių planavimą;
- b) laisvų oro erdvės pajėgumų panaudojimą visais skrydžio etapais, įskaitant oro uosto laiko tarpinių skyrimą; ir
- c) bendro oro eismo maršrutų naudojimą, įskaitant

— bendro pranešimo kūrimą maršrutų nustatymo ir eismo orientavimo tikslais,

— bendro oro eismo nukreipimo iš grūsties vietų galimybes, ir

— pirmenybės taisykles, susijusias su galimybėmis naudotis oro erdve bendram oro eismui, ypač grūsties ir krizių laikotarpiais.

9. Rengdama ir priimdama įgyvendinimo taisykles, Komisija, nepažeisdama saugos reikalavimų, atitinkamai atsižvelgia į skrydžių planų ir oro uostų laiko tarpinių suderinamumą bei būtina gretimų regionų tarpusavio koordinavimą.“;

7. 9 straipsnis išbraukiamas.

4 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 552/2004 iš dalies keičiamas taip:

1. Įterpiamas šis straipsnis:

„6a straipsnis

#### Alternatyvus atitikties patikrinimas

Pagal 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą (\*) išduotas pažymėjimas, kai taikomas sudedamosios dalims ar sistemoms, taikant šio reglamento 5 ir 6 straipsnius laikomas EB atitikties arba tinkamumo naudoti deklaracija, arba EB patikrinimo deklaracija, jei jame nurodoma, kad laikomasi pagrindinių šio reglamento reikalavimų ir atitinkamų sąveikumo įgyvendinimo taisyklių.

(\*) OL L 79, 2008 3 19, p. 1.“;

2. 9 straipsnis pakeičiamas taip:

„9 straipsnis

#### Priedų peržiūra

Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines priedų nuostatas, kad būtų atsižvelgta į techninius ar veiklos pokyčius, tvirtinamos pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 4 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.“;

3. 10 straipsnyje įterpiama ši dalis:

„2a. Šio straipsnio 2 dalies tikslais valstybės narės gali deklaruoti, kad EOEVT sistemos ir sudedamosios dalys atitinka esminius reikalavimus ir atleidžiamos nuo 5 ir 6 straipsnių nuostatų taikymo.“;



4. II priedas iš dalies keičiamas taip:

a) A dalyje 2 punkto pirma pastraipa pakeičiama taip:

„EOEVT, jo sistemos ir jų sudedamosios dalys koordinuotai palaiko naujas sutartas ir patvirtintas veiklos koncepcijas, kurios pagerina oro navigacijos paslaugų kokybę, tvarumą ir veiksmingumą, visų pirma saugos ir pajėgumų požiūriu.“;

b) B dalis iš dalies keičiama taip:

i) 3.1.2 punkto pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Skrydžio duomenų tvarkymo sistemos leidžia palaipsniui įgyvendinti pažangias, sutartas ir patvirtintas veiklos koncepcijas visais skrydžio etapais, visų pirma kaip numatyta pagrindiniame OEV plane.“;

ii) 3.2.2 punktas pakeičiamas taip:

„3.2.2. Naujų veiklos koncepcijų palaikymas

Priežiūros duomenų tvarkymo sistemos leidžia palaipsniui suteikti galimybę naudotis

naujais priežiūros informacijos šaltiniais tokiu būdu, kad pagerintų bendrą paslaugos kokybę, visų pirma kaip numatyta pagrindiniame OEV plane.“;

iii) 4.2 punktas pakeičiamas taip:

„4.2. Naujų veiklos koncepcijų palaikymas

Ryšių sistemos leidžia palaipsniui įgyvendinti pažangias, sutartas ir patvirtintas veiklos koncepcijas visais skrydžio etapais, visų pirma kaip numatyta pagrindiniame OEV plane.“

5 straipsnis

### Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Reglamento (EB) Nr. 551/2004 6 straipsnio 2 ir 6 dalys, iš dalies pakeistos šiuo reglamentu, taikomos nuo atitinkamose jų įgyvendinimo taisyklėse nurodytos dienos, bet ne vėliau kaip 2012 m. gruodžio 4 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre 2009 m. spalio 21 d.

Europos Parlamento vardu  
Pirmininkas  
J. BUZEK

Tarybos vardu  
Pirmininkė  
C. MALMSTRÖM